1995 no. 76

AFKONDIGINGSBLAD VAN ARUBA

KONINKLIJK BESLUIT van 1 september 1995 (Stb. 456), houdende wijziging van het Vissersvaartuigenbesluit in verband met Richtlijn nr. 93/103/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 november 1993 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van vissersvaartuigen (PbEG L 307).

Uitgegeven, 27 oktober 1995

De minister van Justitie,

E.J. Vos

BESLUIT van 13 december 1995 tot afkondiging in het Afkondigingsblad van Aruba van het besluit van 1 september 1995 (Stb. 456), houdende wijziging van het Vissersvaartuigenbesluit in verband met Richtlijn nr. 93/103/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 november 1993 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van vissersvaartuigen (PbEG L 307).

IN NAAM VAN DE KONINGIN!

DE GOUVERNEUR van Aruba,

Vanwege de Koningin de last ontvangen hebbende tot afkondiging van onderstaand besluit

Besluit van 1 september 1995 (Stb. 456), houdende wijziging van het Vissersvaartuigenbesluit in verband met Richtlijn nr. 93/103/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 november 1993 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van vissersvaartuigen (PbEG L 307).

Heeft opneming daarvan in het Afkondigingsblad van Aruba bevolen.

Gedaan te Oranjestad, 13 december 1995

O. Koolman

Besluit van 1 september 1995 (Stb. 456), houdende wijziging van het Vissersvaartuigenbesluit in verband met Richtlijn nr. 93/103/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 november 1993 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van vissersvaartuigen (PbEG L 307)

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 8 september 1994, nr. S/J-31.332/94, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, Stafafdeling Wetgeving en juridische zaken;
Gelet op Richtlijn nr. 93/103/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 november 1993 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van vissersvaartuigen (PbEG L 307), en op de artikelen 3, 5, 9, 66 en 73 van de Schepenwet;
De Raad van State van het Koninkrijk gehoord (advies van 12 december 1994, nr. W09.94.0560/K);
Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 21 augustus 1995, nr. J-14.032/95, Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken, Stafafdeling Wetgeving en juridische zaken;
De bepalingen van het Statuut voor het Koninkrijk in acht genomen zijnde;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Vissersvaartuigenbesluit[1] wordt gewijzigd als volgt:

A

Aan artikel 150, eerste lid, wordt een zevende onderdeel toegevoegd, luidende:
7. voorzieningen voor ontsnapping zijn op de juiste plaats voorzien van signaleringen die voldoen aan bij ministeriële regeling vast te stellen nadere regels.

Stb. 1989, 354 (AB 1989 no. 55), gewijzigd bij besluit van 17 december 1993 (Stb. 689) (AB 1993 no. 74)

B

Aan artikel 175, eerste lid, wordt een zevende onderdeel toegevoegd, luidende:
7. voorzieningen voor ontsnapping zijn op de juiste plaats voorzien van signaleringen die voldoen aan bij ministeriële regeling vast te stellen nadere regels.

C

Aan artikel 188 wordt een vijfde lid toegevoegd, luidende:
5. Er is een valreep, loopplank of vergelijkbare voorziening aanwezig waarmee op een adequate en veilige manier aan en van boord kan worden gegaan.

D

Na artikel 193 worden twee nieuwe artikelen 193a en 193b ingevoegd, luidende:

Artikel 193a

1. De plaats, de constructie, de geluids- en warmte-isolatie en de inrichting van de verblijfsruimten en de dienstruimten, voor zover aanwezig, alsmede de toegangen daartoe bieden adequate bescherming tegen trillingen en geluidhinder tijdens de rustperiode van de bemanning.
2. Wanneer de constructie, de afmetingen of de bestemming van het vaartuig het mogelijk maken, zijn de verblijfsruimten zodanig gelegen dat de gevolgen van bewegingen en versnellingen zo veel mogelijk worden beperkt.
3. Voor zover mogelijk worden er passende maatregelen genomen voor de bescherming van niet-rokers tegen hinder door tabaksrook.
4. Voor voedselopslag zijn koelkasten of andere koelvoorzieningen aanwezig.
5. Indien ten behoeve van de ventilatie in gesloten werkruimten een mechanische luchtverversingsinstallatie wordt gebruikt, is deze altijd bedrijfsklaar.
6. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld ten aanzien van het bepaalde in het eerste tot en met het vijfde lid.

Artikel 193b

1. In de verblijven van de bemanning, voor zover aanwezig, zijn trillingen, geluid en de gevolgen van bewegingen en versnellingen tot een minimum beperkt.
2. Voor voedselopslag zijn koelkasten of andere koelvoorzieningen aanwezig.

3. Indien ten behoeve van de ventilatie in gesloten werkruimten een mechanische luchtverversingsinstallatie wordt gebruikt, is deze altijd bedrijfsklaar.
4. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld ten aanzien van het bepaalde in het eerste tot en met het derde lid.

E

Artikel 200, onderdeel 3, komt te luiden:
3. voldoen aan bij ministeriële regeling vast te stellen nadere regels inzake symbolen.

F

Artikel 276 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het vierde lid komt te luiden:
4. Degene die de lieren bedient heeft goed zicht op deze lieren en op de bemanningsleden die daarmee aan het werk zijn.

2. Na het vierde lid worden een vijfde en een zesde lid ingevoegd, luidende:
5. Voor de communicatie tussen de brug en het werkdek wordt gebruik gemaakt van een betrouwbaar communicatiesysteem.
6. Bij ministeriële regeling kunnen ten aanzien van het bepaalde in het eerste tot en met het vijfde lid nadere regels worden gesteld.

G

Na artikel 348 wordt een nieuw artikel 348a met opschrift ingevoegd, luidende:

Veiligheid en gezondheid van de bemanning

Artikel 348a

1. De eigenaar van een vaartuig is verplicht zorg te dragen dat de veiligheid en gezondheid van de bemanning niet in gevaar wordt gebracht, in het bijzonder door voorzienbare weersomstandigheden.
2. De eigenaar van een vaartuig is verplicht zorg te dragen voor het technische onderhoud, zodat de constructie, inrichting en uitrusting van het vaartuig aan dit besluit voldoen en blijven voldoen. De eigenaar ziet er op toe dat geconstateerde gebreken die de veiligheid en gezondheid van de bemanning in gevaar kunnen brengen, zo snel mogelijk worden verholpen.
3. De in het eerste en tweede lid genoemde verplichtingen van de eigenaar laten de verplichtingen van de kapitein onverlet.

H

Artikel 358 en zijn opschrift komen te luiden:

Niet nakoming van het bepaalde in de artikelen 347, 348, 348a en 349

Artikel 358

Met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden wordt gestraft de eigenaar die verplichtingen van de artikelen 347, 348, 348a en 349 niet nakomt.

I

Artikel 359 en zijn opschrift vervallen.

ARTIKEL II

Overgangsbepalingen

1. De artikelen 150, eerste lid, onderdeel 7, 175, eerste lid, onderdeel 7, 188, vijfde lid, 200, onderdeel 3, 276, vierde tot en met zesde lid, en 358 zijn met ingang van 23 november 1995 van toepassing op vissersvaartuigen gebouwd op of na 23 november 1995 en met ingang van 23 november 2002 van toepassing op vissersvaartuigen gebouwd voor 23 november 1995.
2. Artikel 193a is met ingang van 23 november 1995 van toepassing op vissersvaartuigen gebouwd op of na 23 november 1995.
3. Artikel 193b is met ingang van 23 november 2002 van toepassing op vissersvaartuigen gebouwd voor 23 november 1995.
4. Artikel 348a is van toepassing op alle vissersvaartuigen met ingang van 23 november 1995.
5. Indien een vissersvaartuig gebouwd voor 23 november 1995 ingrijpende reparaties, verbouwingen of veranderingen ondergaat na 23 november 1995, voldoen de onderdelen van dit vissersvaartuig die onderwerp zijn van deze ingrijpende reparaties, verbouwingen of veranderingen aan de bepalingen van dit besluit, met uitzondering van artikel 193b. Ingrijpende reparaties, verbouwingen of veranderingen geschieden in overleg met de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie.

ARTIKEL III

Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor elk der landen van het Koninkrijk verschillend kan worden bepaald.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad, in het Publicatieblad van de Nederlandse Antillen en in het Afkondigingsblad van Aruba zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 1 september 1995

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

Uitgegeven de derde oktober 1995

De Minister van Justitie,
W. Sorgdrager

NOTA VAN TOELICHTING

ALGEMEEN

Dit besluit tot wijziging van het Visservaartuigenbesluit strekt ertoe om uitvoering te geven aan richtlijn nr. 93/103/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 23 november 1993 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het werk aan boord van vissersvaartuigen (PbEG L 307), de dertiende bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16, eerste lid, van richtlijn nr. 89/391/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk (PbEG L 183), hierna te noemen: de richtlijn. De richtlijn beoogt zodanige maatregelen te treffen, dat een grotere mate van veiligheid en gezondheid aan boord van vissersvaartuigen gegarandeerd is. Daarbij overwoog de Raad onder meer dat als gevolg van de specifieke en bijzonder zware arbeids- en levensomstandigheden aan boord van vissersvaartuigen de frequentie van dodelijke ongevallen in de Europese zeevisserij zeer hoog is. Op uiterlijk 23 november 1995 moet aan de richtlijn uitvoering zijn gegeven (artikel 13, eerste lid, van de richtlijn).

De Nederlandse regelgeving heeft ter zake voorschriften vastgelegd in een viertal besluiten, te weten het Visservaartuigenbesluit, het Examenreglement zeevisvaart, het Schepelingenbesluit en het Veiligheidsbesluit Restgroepen. In het algemeen kan worden gezegd dat het Visservaartuigenbesluit strekt tot het stellen van technische eisen aan vissersvaartuigen die vallen onder de Schepenwet (gebaseerd op het op 2 april 1977 te Torremolinos tot stand gekomen Verdrag inzake de beveiliging van vissersvaartuigen (Trb. 1980, 139) - nog niet in werking getreden), het Examenreglement zeevisvaart de opleidingseisen van de bemanning regelt (gebaseerd op de Wet op de Zeevischvaartdiploma's 1935), het Schepelingenbesluit regels stelt ten aanzien van de bescherming van schepelingen (gebaseerd op het Wetboek van Koophandel) en het Veiligheidsbesluit Restgroepen bepalingen kent ten behoeve van de veiligheid van werknemers (gebaseerd op de Arbeidsomstandighedenwet). In bovengenoemde besluiten is het merendeel van de voorschriften uit de richtlijn reeds neergelegd.

Op enkele onderdelen van de richtlijn is aanvulling noodzakelijk in het Visservaartuigenbesluit. Het gaat hier met name om eisen in de technische sfeer, waarbij de specifieke arbeidsomstandigheden aan boord van vissersvaartuigen geregeld worden:
- voorzieningen voor ontsnapping (Hoofdstuk 5 van het Visservaartuigenbesluit, betreffende brandbescherming voor vaartuigen waarvan de lengte 55 meter of meer respectievelijk minder dan 55 meter bedraagt);
- bescherming van de bemanning (Hoofdstuk 6 van het Visservaartuigenbesluit, betreffende voorzieningen voor de bemanning);
- verblijven van de bemanning (Hoofdstuk 6 van het Visservaartuigenbesluit, betreffende voorzieningen voor de bemanning);

- de brug van een vaartuig (Hoofdstuk 10 van het Vissersvaartuigenbesluit, betreffende hulpmiddelen bij de navigatie);
- verplichtingen van de eigenaar (Hoofdstuk 14 van het Vissersvaartuigenbesluit, betreffende verplichtingen van de kapitein en van de eigenaar).

Een belangrijke vraag betreft de werkingssfeer van de onderhavige richtlijn, en in verband daarmee de betekenis van het begrip «lid-staat» in de richtlijn. Het antwoord hierop is bepalend voor de vraag of de richtlijn alleen van toepassing is op in Nederland geregistreerde schepen, of daarnaast ook op schepen die in de Nederlandse Antillen en Aruba zijn geregistreerd.

Volgens haar eigen bewoordingen is de richtlijn van toepassing op alle schepen die de vlag van een lid-staat voeren of onder zijn volledige rechtsmacht geregistreerd zijn. Weliswaar voeren de in Nederland, de Nederlandse Antillen en Aruba geregistreerde schepen allemaal de vlag van het Koninkrijk der Nederlanden, maar het begrip «lid-staat» in onderhavige richtlijn moet worden uitgelegd als het Europese deel van het Koninkrijk. Ter toelichting hiervan kan het volgende dienen.

Nu het begrip «lid-staat» niet wordt gedefinieerd in de richtlijn, dient de vraag wat daaronder moet worden verstaan te worden beantwoord aan de hand van het algemene stelsel van het op 25 maart 1957 te Rome tot stand gekomen Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap (Trb. 1957, 74), zoals nadien gewijzigd, hierna aangeduid als het EG-Verdrag. Artikel 227, eerste lid, van het EG-Verdrag bepaalt dat het verdrag van toepassing is op het Koninkrijk der Nederlanden. Dit betekent dat de territoriale werkingssfeer van het verdrag zich uitstrekt tot het gehele grondgebied van het Koninkrijk, met inbegrip van de niet-Europese delen, voor zover geen uitzonderingen zijn gemaakt. Dit laatste is echter wel gebeurd.

Het EG-Verdrag kent voor enkele lid-staten en op een aantal plaatsen een beperking van hetzij de geografische afbakening, hetzij de materiële afbakening. Voor de niet-Europese grondgebieden van de lid-staten voorziet het EG-Verdrag in afbakeningen ingevolge artikel 227, tweede en derde lid. De niet-Europese delen van het Koninkrijk zouden op grond van artikel 131 en artikel 227, derde lid, het voorwerp zijn van de bijzondere associatieregeling, omschreven in het vierde deel van het verdrag. Echter op grond van het op 25 maart 1957 te Rome tot stand gekomen Protocol betreffende de toepassing van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap op de niet-Europese delen van het Koninkrijk (Trb. 1957, 74) is het verdrag op 13 december 1957 in afwijking van artikel 227 slechts bekrachtigd voor Nederland en het toenmalige Nederlands Nieuw-Guinea (Trb. 1957, 249). Aan het EG-Verdrag werd wel een verklaring van intentie betreffende de associatie van (Suriname en) de Nederlandse Antillen (waaronder destijds ook Aruba viel) met de EG gehecht.

De associatie van de Nederlandse Antillen met de EG heeft plaatsgevonden op grond van de op 13 november 1962 te Brussel tot stand gekomen Overeenkomst tot wijziging van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap teneinde de bijzondere associatieregeling van het vierde deel van het Verdrag op de Nederlandse Antillen van toepassing te doen zijn (Trb. 1963, 11). Op grond van artikel 227, derde lid, is voor de Nederlandse Antillen vanaf de inwerkingtreding van de overeenkomst (1 oktober 1964) het associatieregime in het vierde deel van het EG-Verdrag van toepassing. Met ingang van 1 januari 1986 - de datum waarop Aruba de status aparte heeft verkregen - is het associatieregime van toepassing in de Nederlandse Antillen en Aruba.

Het onderwerp van de onderhavige richtlijn valt echter in geen enkel opzicht onder dit regime. De richtlijn is gebaseerd op een algemene verdragsbepaling, artikel 118A van het EG-Verdrag. Noch het vierde deel van het verdrag, noch de daarop gebaseerde bijzondere regeling betreffende de associatie van de landen en gebieden overzee heeft betrekking op de materie van artikel 118A, te weten: bevordering van de verbetering van met name het arbeidsmilieu, teneinde de veiligheid en de gezondheid van de werknemers te beschermen, en harmonisatie bij de verbetering van de op dit gebied bestaande omstandigheden.

Een en ander betekent dat de richtlijn alleen verbindend is voor het Europese deel van het Koninkrijk; om deze reden moet voor het begrip «lidstaat» in de richtlijn Nederland worden gelezen.

Voorts is in verband met de omschrijving van «schip» in de richtlijn nog het volgende van belang. Een schip heeft de nationaliteit van de staat wiens vlag het gerechtigd is te voeren. Het internationale zeerecht vereist ter zake een wezenlijke band («genuine link») tussen de staat en diens schepen. In het bijzonder dient de desbetreffende staat doeltreffend zijn rechtsmacht en toezicht in administratieve, technische en sociale aangelegenheden over zijn schepen uit te oefenen. Door middel van (rijks)wetgeving die van toepassing is in de onderscheiden landen van het Koninkrijk is een dergelijke band bewerkstelligd. Nu (de lid-staat) Nederland geen rechtsmacht en toezicht uitoefent op het bestreken terrein van de richtlijn over schepen onder Koninkrijksvlag die in de Nederlandse Antillen en Aruba zijn geregistreerd kan de richtlijn niet van toepassing zijn op deze schepen.

Toch zullen, gelet op het onderwerp van de richtlijn, in beginsel de bepalingen ervan materieel ook voor deze schepen hun doorwerking hebben. Dit vloeit voort uit het ter zake geldende stelsel van de wetgeving voor het Koninkrijk. Op grond van artikel 3, eerste lid, onder e, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden (Stb. 1954, 503) is de veiligheid van zeeschepen een aangelegenheid van het Koninkrijk. De desbetreffende regels zijn vervat in de Schepenwet, een rijkswet, en haar uitvoeringsregelingen.

Deze rijksregelgeving geldt ook voor in de Nederlandse Antillen en Aruba geregistreerde schepen voor zover deze onder de werkingssfeer van deze rijkswet zijn gebracht.

Het wordt ook wenselijk geacht de onderhavige richtlijn in rijksregelgeving te implementeren, en wel om de volgende reden. Thans bestaat in het Koninkrijk een scheepsregister in Nederland voor de teboekgestelde schepen in Nederland, in de Nederlandse Antillen voor de teboekgestelde schepen in de Nederlandse Antillen, en in Aruba voor de teboekgestelde schepen in Aruba. Schepen, in welk rijksdeel ook geregistreerd, nemen aan het internationale verkeer deel onder de vlag van het Koninkrijk. In het buitenland wordt tussen deze schepen geen onderscheid gemaakt. Daar het van grote betekenis is dat binnen het Koninkrijk ten aanzien van de veiligheid van zeeschepen uniforme regels gelden, is implementatie van de richtlijn in rijksregelgeving op zijn plaats. Voor zover echter voorschriften die zijn toegesneden op de Europese situatie niet of niet volledig kunnen worden uitgevoerd in de Nederlandse Antillen of Aruba, kan door middel van het geheel, gedeeltelijk of voorwaardelijk verlenen van vrijstelling op grond van artikel 3 van het Vissersvaartuigenbesluit, er in worden voorzien dat de desbetreffende bepalingen niet behoeven te worden nageleefd met betrekking tot aldaar geregistreerde schepen. Dit is in lijn met de Officiële toelichting op het Statuut voor het Koninkrijk, waarin staat dat een belang is van het Koninkrijk dat de schepen die de vlag van het Koninkrijk voeren, waar zij ook ter wereld verkeren, aan gelijke normen voldoen wat betreft inrichting, uitwatering, uitrusting en bemanning, opdat de goede naam van het Koninkrijk ter zee blijft gewaarborgd. Een gelijke regeling voor het Koninkrijk behoeft, aldus deze toelichting, geenszins in te houden dat niet ten volle met lokale omstandigheden wordt rekening gehouden.
Bij de implementatie van de richtlijn in het onderhavige besluit is zo veel mogelijk aangesloten bij de gebruikte terminologie in de richtlijn zonder afbreuk te doen aan het bepaalde in het Vissersvaartuigenbesluit.
In sommige gevallen zijn begrippen uit de richtlijn vervangen door reeds gehanteerde termen in het Vissersvaartuigenbesluit aangezien op deze wijze beter wordt aangesloten bij de bestaande systematiek:
- «nooduitgangen en vluchtwegen» is vervangen door: voorzieningen voor ontsnapping;
- «bouw» is vervangen door: constructie;
- «gezonde lucht aanwezig» is vervangen door: ventilatie.

Ook de begrippen «werknemer» en «tractiesystemen» uit de richtlijn zijn niet letterlijk overgenomen.
Artikel 2, onderdeel e, van de richtlijn definieert een werknemer als iedere persoon die een beroepsactiviteit uitoefent aan boord van een vaartuig, alsmede stagiairs en leerlingen, met uitzondering van walpersoneel dat werkzaamheden aan boord van een vaartuig aan de kade verricht en havenloodsen.

Het begrippenkader in het Vissersvaartuigenbesluit dekt in het kader van de implementatie van deze richtlijn genoegzaam de inhoud van dit begrip, aangezien de omschrijvingen, genoemd in artikel 2 van het Vissersvaartuigenbesluit onder meer de «schepelingen», de «kapitein» en ter onderscheiding daarvan, de «passagiers» omvatten. Het wordt derhalve niet wenselijk geacht naast dit bestaande begrippenkader een nieuw begrip «werknemer» te introduceren in het Vissersvaartuigenbesluit.

Bijlagen I en II spreken van «tractiesystemen», terwijl het Vissersvaartuigenbesluit onder meer de term «lieren» gebruikt. In het licht van de desbetreffende bepaling uit de bijlagen zijn beide begrippen in casu aan elkaar gelijk te stellen, zodat er voor gekozen is de bestaande term «lier» te gebruiken.

Ten slotte is het begrip «bedieningsman» vervangen door: degene die bedient, aangezien dit beter Nederlands oplevert.

Wat de kosten, verbonden aan de uitvoering van de richtlijn betreft, wordt het volgende opgemerkt. In het algemeen brengt de uitvoering geen extra kosten met zich mee, aangezien het merendeel van de Europese voorschriften reeds wordt toegepast. Ten aanzien van het verbeteren van de bescherming tegen trillingen en geluidhinder in de bemanningsverblijven is wel sprake van een extra kostenpost. In het kader van het rapport van het directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken betreffende de «Veiligheid aan boord van vissersschepen» (november 1993) is onder meer onderzoek gedaan naar de technische oplossingen van geluidoverlast en zijn aanbevelingen ter zake gedaan. Zo beveelt de projectgroep aan om ten aanzien van geluidniveaus voor nieuw te bouwen schepen de maximale waarde van 65 dB(A) als streefgetal voor dag- en nachtverblijven voor te schrijven. Bij realisatie van genoemd streefgetal moet rekening worden gehouden met een extra kostenpost van gemiddeld f 100 000,-.

De handhaving van de voorschriften van het Vissersvaartuigenbesluit, zoals gewijzigd bij dit besluit, geschiedt in het kader van de reguliere periodieke bemannings- en uitrustingsinspecties, uitgevoegd door de Scheepvaartinspectie.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel I

Onderdelen A, B en E

Het Vissersvaartuigenbesluit maakt in hoofdstuk 5, betreffende bescherming tegen brand en opsporing en bestrijding, onderscheid tussen brandbescherming voor vaartuigen waarvan de lengte 55 meter of meer bedraagt en brandbescherming voor vaartuigen waarvan de lengte minder dan 55 meter bedraagt. In de artikelen 150 en 175 zijn de desbetreffende voorzieningen voor ontsnapping geregeld. Deze voorzieningen moeten op grond van de richtlijn (onderdeel 4 van de bijlagen I en II) op de juiste plaats voorzien zijn van signaleringen in overeenstemming met de nationale voorschriften. Aangezien de richtlijn het bovengenoemde lengte-criterium niet heeft toegepast, moet het voorschrift uit de bijlage zowel geregeld worden in artikel 150 als artikel 175 van het Vissersvaartuigenbesluit. De onderdelen A en B voorzien hierin.

In hoofdstuk 7, betreffende reddingmiddelen en -voorzieningen en veiligheidsmiddelen, worden in artikel 200 van het Vissersvaartuigenbesluit de bedieningsaanwijzingen geregeld. Deze bedieningsaanwijzingen behelzen mede de signalering van vluchtwegen en nooduitgangen, als bedoeld in de richtlijn (onderdeel 4 van de bijlagen I en II). Het derde onderdeel van dit artikel bevatte een delegatiebepaling van regelgevende bevoegdheid met betrekking tot symbolen voor de groepsreddingmiddelen en tewaterlatingsmiddelen aan het hoofd van de Scheepvaartinspectie, no. 35/1989 (Stcrt. 213). Naar de huidge opvattingen behoort deze delegatiebevoegdheid niet te worden verleend aan een ambtelijke functionaris. Derhalve is in onderdeel E deze bepaling vervangen door een delegatiebevoegdheid aan de minister. De genoemde Bekendmaking aan de Zeevisvaart is dienovereenkomstig aangepast. Waar het hier de nadere uitvoering van rijkswetgeving betreft, zijn bedoelde ministeriële (rijks)regelingen tot stand gekomen in overeenstemming met de betrokken ministers van de Nederlandse Antillen en Aruba (vergelijk artikel 6, eerste lid, van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden).

Onderdeel C

In hoofdstuk 6 van het Vissersvaartuigenbesluit zijn de voorzieningen voor de bemanning geregeld. Artikel 188 schrijft regels voor ten behoeve van de bescherming van de bemanning. De richtlijn schrijft ten behoeve van de bescherming de aanwezigheid van een valreep, loopplank of vergelijkbare voorziening voor (onderdeel 16 van de bijlagen I en II). Hiertoe strekt onderdeel C.

Onderdeel D

De richtlijn maakt in artikel 2, onderdelen b en c, een onderscheid tussen vissersvaartuigen gebouwd op of na 23 november 1995 en vissersvaartuigen gebouwd voor 23 november 1995. Dit onderscheid komt onder meer in de bijlagen van de richtlijn tot uitdrukking; bijlage I stelt nadere technische eisen ten aanzien van vissersvaartuigen gebouwd op of na 23 november 1995 en bijlage II regelt de (minder strenge) technische regels met betrekking tot vissersvaartuigen gebouwd voor 23 november 1995.

Aangezien het huidige regime van het Vissersvaartuigenbesluit al een hoog veiligheidsniveau realiseert en veelal strengere normen hanteert dan de richtlijn, is het niet noodzakelijk te differentiëren nar vissersvaartuigen gebouwd op of na respectievelijk voor 23 november 1995. Slechts op een onderdeel uit de bijlagen is het wenselijk een onderscheid te maken en wel met betrekking tot de verblijfsruimten (onderdeel 13 van de bijlagen I en II). Dit heeft tot gevolg dat na artikel 193 twee nieuwe artikelen 193a en 193b ingevoegd zijn, waarbij op grond van de overgangsbepalingen (zie de toelichting op artikel II) artikel 193a van toepassing is op vissersvaartuigen gebouwd op of na 23 november 1995 met ingang van 23 november 1995 en artikel 193b op vissersvaartuigen gebouwd voor 23 november 1995 met ingang van 23 november 2002.

Onderdeel F

Artikel 276 in hoofdstuk 10, betreffende hulpmiddelen bij de navigatie, stelt eisen ten aanzien van de brug van een vissersvaartuig. De inhoud van dit artikel strookt grotendeels met het bepaalde in de bijlagen van de richtlijn inzake de inrichting van de werkruimten (onderdeel 12 van de bijlagen I en II). Om onderdeel 12 volledig te implementeren zijn een vierde en een vijfde lid aan artikel 276 toegevoegd waarbij het goede zicht van degene die de lieren bedient en het gebruik van een betrouwbaar communicatiesysteem zijn voorgeschreven. Het vierde lid bevatte een delegatiepaling van regelgevende bevoegdheid aan het hoofd van de Scheepvaartinspectie die op grond van dezelfde toelichting als onder onderdeel E vervallen is. Het voorgestelde zesde lid voorziet in de mogelijkheid van delegatie van regelgevende bevoegdheid aan de minister.

Onderdeel G

In hoofdstuk 14 van het Vissersvaartuigenbesluit zijn de verplichtingen van de kapitein en de eigenaar vastgelegd. Paragraaf 2 van genoemd hoofdstuk heeft betrekking op de verplichtingen van de eigenaar. Aan paragraaf 2 zijn de eisen, gesteld in de artikelen 3, eerste lid, onder a, en artikel 7, eerste lid, onder a, van de richtlijn toegevoegd in een nieuw artikel 348a. Het eerste lid betreft de gevaren, waaraan de bemanning blootgesteld kan worden, in het bijzonder door voorzienbare weersomstandigheden. Het tweede lid behelst het vereiste technische onderhoud van de vissersvaartuigen.

Onderdelen H en I

Op de verplichtingen van de eigenaar, zoals deze zijn vastgelegd in de artikelen 347, 348 en 349 is een straf gesteld. Bij niet-nakoming van het bepaalde in de artikelen 347, 348 en 349 wordt de eigenaar gestraft met hechtenis van ten hoogste drie maanden of geldboete van ten hoogste driehonderd gulden. Deze straffen gelden ook ten aanzien van het niet nakomen van de verplichtingen neergelegd in het nieuw ingevoegde artikel 348a. Doordat de strafbepalingen ten aanzien van de eigenaar in één artikel geregeld zijn, is artikel 359 met zijn opschrift komen te vervallen.

Artikel II

Aan de voorschriften van de richtlijn moet op 23 november 1995 nationale uitvoering zijn gegeven (artikel 13, eerste lid, van de richtlijn). De toepasselijkheid van de desbetreffende bepalingen van de bijlagen verschilt naar gelang er sprake is van vissersvaartuigen gebouwd op of na 23 november 1995 of van vissersvaartuigen gebouwd voor 23 november 1995. Voor vissersvaartuigen gebouwd op of na 23 november 1995 moet met ingang van 23 november 1995 voldaan zijn aan de minimumvoorschriften van bijlage I (artikel 4 van de richtlijn). Voor vissersvaartuigen gebouwd voor 23 november 1995 is een overgangstermijn van zeven jaar gesteld, waarna voldaan moet zijn aan minimumvoorschriften van bijlage II (artikel 5 van de richtlijn). Het eerste tot en met vierde lid van dit artikel strekken tot een juiste toepassing van de bepalingen van dit besluit ter uitvoering van de artikelen 4, 5 en 13, eerste lid, van de richtlijn.

Het vijfde lid strekt tot implementatie van artikel 6 van de richtlijn, dat bepaalt dat bij ingrijpende reparaties, verbouwingen of veranderingen op of na 23 november 1995 aan vissersvaartuigen gebouwd voor 23 november 1995, deze ingrijpende reparaties, verbouwingen of veranderingen in overeenstemming moeten zijn met de desbetreffende minimumvoorschriften van bijlage I. In Nederland geschieden ingrijpende reparaties, verbouwingen of veranderingen in overleg met de ambtenaren van de Scheepvaartinspectie.

Artikel III

In verband met het opstellen of aanpassen van de in de nota van toelichting bedoelde nadere uitvoeringsvoorschriften en de afstemming van de datum van inwerkingtreding hiervan met de datum van inwerkingtreding van dit besluit, is er voor gekozen het besluit in werking te doen treden op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Teneinde te vermijden dat onderhavige regelgeving over meer sporen gaat uiteenlopen, wordt ervan uitgegaan dat aan Europese regelgeving aangepaste rijksregelgeving op enig moment ook zal gaan gelden voor de Nederlandse Antillen en Aruba, met dien verstande dat de inwerkingtreding van dit besluit voor elk der landen afzonderlijk zal worden bepaald. Hiervoor is gekozen teneinde voor Nederland rekening te houden met de veelal relatief korte termijnen die gelden voor de implementatie van Europese regelgeving. Voor de Nederlandse Antillen en Aruba biedt dit de mogelijkheid de consequenties van de implementatie van Europese regelgeving in rijksregelgeving op al hun merites te beoordelen en om de in deze landen geldende (advies)procedures voor de totstandkoming van wetgeving te doorlopen.

Transponeringstabel

Richtlijn	Geïmplementeerd in:
artikel 1	–
artikel 2, onderdelen a en d	artikel 2, tweede lid, van het Visservaartuigenbesluit artikel 1, eerste lid, van de Schepenwet
artikel 2, onderdeel b, en artikel 4	artikel 193a van het Visservaartuigenbesluit
artikel 2, onderdeel c, en artikel 5	artikel 193b van het Visservaartuigenbesluit
artikel 2, onderdeel e	artikel 2, eerste lid, van het Visservaartuigenbesluit
artikel 2, onderdeel f	artikel 2, vierde lid, van het Visservaartuigenbesluit
artikel 2, onderdeel g	artikel 2, eerste lid van het Visservaartuigenbesluit
artikel 3, eerste lid, onder a	artikel 348a van het Visservaartuigenbesluit
artikel 3, eerste lid, onder b	artikelen 11 en 38 van de Arbeidsomstandighedenwet en artikel 2 van de Arbeidsomstandighedenregeling vervoermiddelen
artikel 3, eerste lid, onder c	artikelen 348 en 353 van het Wetboek van Koophandel, artikel 343, eerste lid, onderdeel 14, van het Visservaartuigenbesluit, artikel 9 van de Schepenwet
artikel 3, tweede lid	artikelen 8 tot en met 18 van het Visservaartuigenbesluit
artikelen 4, 6 en 7, eerste lid, onderdeel c	artikel 188, vijfde lid, en artikel 276, vierde lid, en overgangsbepaling van het Visservaartuigenbesluit
artikel 7, eerste lid, onderdelen d en e	Hoofdstuk 7 van het Visservaartuigenbesluit
artikel 7, eerste lid, onderdeel a	artikel 348a van het Visservaartuigenbesluit
artikel 7, eerste lid, onderdeel b	artikel 64 van het Schepelingenbesluit
artikel 7, tweede lid	artikel 348 van het Visservaartuigenbesluit
artikel 8	artikel 6 van de Arbeidsomstandighedenwet

artikel 9	artikel 6 van de Arbeidsomstandighedenwet, artikel 242 van het Vissersvaartuigenbesluit, het Examenreglement zeevisvaart
artikel 10	artikel 238, eerste lid, onder b en c, en het Examenreglement zeevisvaart
artikel 11	Wet op de ondernemingsraden en de artikelen 13 tot en met 16 van Arbeidsomstandighedenwet
artikel 12	-
artikel 13	inwerkingtredingsbepaling

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink